



DEI VIAGGI

IN

ORIENTE

AVVERTENZE E CAUTELE

PEL

CAV. GIUSEPPE HAIMANN



FIRENZE
TIPOGRAFIA ALL' INSEGNA DI S. ANTONINO
Piazza di Cestello, N. 1

1871

Estratto dal periodico *Il Pellegrino in Terra Santa.*

Preparazione al Viaggio.

Per ottenere da un viaggio un frutto corrispondente al tempo ed alla spesa che vi s' impiegano, è indispensabile farlo precedere da qualche studio preparatorio.

Questo asserto potrà sembrare improntato di pedanteria a chi creda che il genio e lo spirito naturale di osservazione bastino a supplire in tutto alla coltura ed allo studio, od a chi ritenga che la freschezza e vivacità delle impressioni corrano rischio di esser turbate dalla conoscenza di ciò che altri hanno detto o scritto sulle località, che s' intendono visitare. Ma chi ha per poco viaggiato sa quanto giovi la cognizione preliminare e direi teorica dei luoghi, della storia e dei costumi.

Oltre all' accendere più vivamente l' interesse, essa offre l' incalcolabile vantaggio di emancipare il viaggiatore, almeno in gran parte, dalla tutela, spesso molesta e sempre costosa, delle guide e degli interpreti non di rado ignoranti ed indiscreti. A costoro il visitatore inconscio deve darsi intieramente in balìa, mentre che l' istruito, anche quando di loro si prevale, sa dirigerli ove occorra, moderarne le pretensioni e trarre

così miglior frutto dall'opera loro. E di ciò sono persuase le nazioni più colte e più usate ai viaggi, come gl'inglesi e i tedeschi, che mai non s'incontrano senza l'indispensabile Murray o Bädeker, onde troppo spesso sono fatti segno alle celie del volgo ed alle critiche interessate dei locandieri, vetturali e ciceroni, che veggono da queste pubblicazioni posto un freno alla loro ingordigia. In Oriente poi, più che in qualunque altro paese una preparazione è indispensabile. L'Oriente è il paese delle grandi memorie, ma queste spesso si connettono a luoghi, ora affatto deserti, od a monumenti in apparenza insignificanti. L'osservatore superficiale o distratto passa accanto ad essi senza neppure accorgersene, se il dragomanno non ve lo richiama; l'uomo cólto si arresta egli stesso, esamina e se anche le sue osservazioni non hanno sempre un valore scientifico, esse gli aumentano d'assai il godimento.

L'imponenza dei ricordi religiosi e storici, le grandi scene della natura, la novità dei costumi, così diversi dai nostri, devono ispirare un interesse maggiore di quello della semplice curiosità e distrazione. — Il godimento di un viaggio, diceva uno dei nostri compagni di carovana, è principalmente riposto in noi stessi. La verità di questa asserzione ci fu appieno confermata dalla esperienza.

Nelle lunghe ore di faticoso cammino a cavallo, nelle giornate interminabili sul battello, nelle fermate, spesso involontarie, in meschini paesi o sotto la tenda, il viaggiatore che non cura d'istruirsi è vittima delle noie e dei disagi inseparabili da un siffatto viaggio: lo studioso invece fa tesoro di ogni momento, gusta il meglio ovunque si trovi, prende note o schizzi, raccoglie informazioni dagli abitanti, e ritorna in patria soddisfatto delle sue fatiche e del suo tempo e con ricca messe d'impressioni, le quali dànno interesse ai suoi racconti e giovano a diffondere le cognizioni acquistate. Spesso in tal modo le osservazioni raccolte anche da coloro che non si dedicano per professione alle scienze, possono essere il punto di partenza di opere importanti e di utili scoperte.

Malgrado il considerevole numero dei viaggiatori che percorrono ogni anno l'Oriente, esso è ancora così poco conosciuto, massime in Italia, che tutte le osservazioni coscienziose sui

monumenti e sulle tradizioni, sulle distanze, sulla natura del suolo o della vegetazione, sui prodotti e sui costumi, acquistano un interesse e valore reale.

Lingue.

Il primo studio preparatorio da raccomandarsi è quello delle lingue. Certamente l'italiano non trova in generale gran difficoltà a farsi comprendere in Oriente, essendo il suo idioma inteso più o meno in tutte quelle regioni, specialmente per l'influenza benefica ed educativa degli Ordini religiosi, e pel contatto dei molti commercianti italiani, colà stabiliti da remoti tempi. Ma abbiamo dovuto notare con dispiacere come l'uso dell'italiano vada gradatamente diminuendo in Levante e ceda il posto alla lingua delle nazioni francese ed inglese, più della nostra finora potenti ed attive.

Si aggiunga che in queste due lingue sono scritti la maggior parte dei libri di pratica utilità per chi si reca in Oriente, e che di esse occorrerà servirsi più di frequente coi compagni di viaggio, o sui piroscafi e negli alberghi.

La conoscenza delle lingue orientali si crede per lo più inutile, non potendosi fare senza dei dragomanni. Ciò è vero, ma possiamo ancora affermare che una qualche tintura di quelle lingue riesce di un valore inestimabile, perchè porge mezzo di avvicinare la gente del paese e di studiarne meglio l'indole ed i costumi.

Gli Orientali e particolarmente gli Arabi raddoppiano di cortesia verso il forestiero che li saluta nel loro idioma, e riguardano la cura ch'egli si è preso d'impararla, come una prova di simpatia da parte degli Europei, i quali troppo spesso, superbi della loro civiltà, trattano quelle povere popolazioni con noncuranza e disprezzo. Uno studio approfondito delle lingue orientali va a ragione annoverato fra i più difficili, per la particolare loro indole e costruzione; ma un mediocre sforzo di memoria basta a ritenere le frasi, delle quali il viaggiatore ha più spesso occasione di servirsi. Specialmente la conoscenza dei numeri torna assai utile per sorvegliare, in quanto possibile, le contrattazioni che si fanno dai dragomanni. Una espo-

sizione anco sommaria di regole grammaticali eccederebbe di gran lunga i confini che ci siamo proposti, ma sarà forse non inutile di riportare in fine delle presenti avvertenze alcune parole e frasi arabe e turche che possono essere più frequentemente adoperate.

Studi.

La importanza che gli studi sull'antico e nuovo testamento hanno pel viaggiatore in Palestina, è troppo evidente perchè occorra spendere parole su questo argomento. Oltre la sacra Scrittura potrà essere istruttiva anche la lettura degli antichi autori, che trattarono della storia e geografia di quella regione, particolarmente di Strabone e Pausania, ma più di tutti di Giuseppe Ebreo, che scrisse minutamente l'assedio e la distruzione di Gerusalemme per opera dei Romani.

Itinerarj e Guide.

Fra le opere, che ritraggono la situazione odierna delle regioni da noi visitate, credo anzitutto dovere di giustizia e gratitudine far menzione dell'eccellente guida: *Itineraire descriptif, historique et archéologique de l'Orient par Adolphe Joanne et Emile Isambert.* Essa contiene una circostanziata descrizione dei viaggi e delle escursioni che possono compiersi nei paesi, che nel linguaggio comune sono compresi sotto la denominazione *Oriente*, cioè: Malta, la Grecia, la Turchia europea ed asiatica, la Siria, la Palestina, l'Arabia Petrea, il Sinai e l'Egitto. Per ciascuna di queste regioni si fa precedere all'itinerario una introduzione sulla topografia, storia, archeologia, lingua e molte altre nozioni generali, che ad essa si riferiscono. La guida è pure corredata di 11 carte geografiche e 19 piante di città ed altre località interessanti.

Questo libro fu il *vademecum* nostro e della maggior parte dei viaggiatori che incontrammo, essendo dagli stessi inglesi riconosciuto migliore del loro Murray. Infatti quasi tutte le indicazioni furono da noi riscontrate esattissime, ma con due osservazioni. In primo luogo avvertiamo che essendo l'ultima

edizione uscita nel 1865, non si potè per anco tener conto delle modificazioni che recentemente avvennero nel sistema delle comunicazioni, non essendovi a cagion d'esempio menzionata la linea di navigazione a vapore adriatico-orientale, nè fatto cenno dei nuovi tronchi di ferrovia aperti in Egitto, e delle strade rotabili da Giaffa a Gerusalemme e da Beyrouth a Damasco.

In secondo luogo è da porsi mente, che nei viaggi a piedi od a cavallo il tempo indicato nella guida deve sempre ritenersi alquanto minore di quello che effettivamente s'impiega, in causa dei piccoli ritardi e delle interruzioni nella marcia, che sono inevitabili in qualunque carovana anche la meglio disciplinata, ma che non potevano calcolarsi in una Guida scritta per l'uso comune.

L'itinerario di Joanne costa lire 24, semi-legato, e consiglieremmo di acquistarlo così e farne quindi legare separatamente le parti riguardanti le singole regioni.

Noi la dividemmo in cinque libretti, coperti a differenti colori, nel modo seguente:

1 Egitto e Malta.
2 Palestina e Siria.
3 Turchia asiatica.
4 Turchia europea.
5 Grecia.

Questa precauzione che può sembrare minuziosa, fu argomento d'invidia a molti de' nostri compagni, ai quali dava noia l'essere costretti a portar sempre un grosso volume per le tasche, o a separarsi dalla loro guida, riponendola nelle valigie.

Altri itinerari commendevoli sono la Guida pel Pellegrino divoto, edita a Gerusalemme nel 1866, e quella colà stampata nel 1869 a cura di Fra Lavinio, dotto conoscitore della Storia e topografia della Palestina.

Oltre allo studio preventivo della Guida è opportunissima la lettura di qualche viaggio pittoresco. Essa è stimolo all'impresa, e le descrizioni vivamente colorite spesso ricorrono alla memoria alla vista dei luoghi, e dànno argomento a piacevole conversazione. Tuttavia le splendide descrizioni di Chateaubriand e di Lamartine sono più improntate di poesia che di

realtà e non ritraggono più al vero lo stato dell' Oriente, ove il progresso, sebben più lento che da noi, pure è da qualche anno abbastanza sensibile. Queste opere saranno lette con maggior profitto e godimento al ritorno, risvegliando esse con forza ed attualità le impressioni ricevute. Trovammo invece verissime le descrizioni di Costantinopoli di Théophile Gautier, quelle del *Voyage en Terre Sainte di Felix Bovet*, pubblicato a Parigi nel 1862, ed il bellissimo Viaggio in Egitto, nel Sudan, in Siria ed in Palestina del nostro Emilio Dandolo, troppo presto rapito agli amici ed all' Italia.

Disegno.

Oltre a questa preparazione generale, ognuno che si proponga di intraprendere un viaggio per istudi speciali, come sarebbero quelli di storia, archeologia, storia naturale od etnografia, sceglierà naturalmente quelle opere che più possono giovare al suo intento, nè sarebbe qui possibile di enumerarle. Ma non vogliamo omettere di accennare un' abilità, la quale, quanto è comune fra gli inglesi, altrettanto è divenuta rara e quasi eccezionale negli italiani, sebbene abbiano nome di popolo artistico per eccellenza. È questo il disegno dal vero, che dovrebbe entrare, altrettanto e più della musica e delle lingue, in ogni colta educazione, innumerevoli essendo le circostanze della vita, in cui può tornare di utile e di piacere. Nei viaggi poi la conoscenza di quest' arte accresce immensamente il godimento ed è il miglior mezzo per conservare viva e fresca la memoria delle impressioni per tutta la vita. Molti credono il disegno inutile, perchè ora supplito dalla fotografia, la quale ha già conquistato anche l' Oriente, almeno nelle parti più accessibili, e le cui immagini hanno il pregio di un' esattezza, a cui la mano dell' uomo è lontana dall' arrivare. Ma la fotografia richiede apparati costosi, incomodi a trasportarsi, ed esposti a facile guasto durante le vicende di un viaggio, e sarà quindi sempre privilegio di pochi. Inoltre la macchina fotografica non può sempre adoperarsi, dipendendo il suo uso dal tempo, dalla luce e dallo spazio. All' incontro uno schizzo in disegno può farsi ovunque ed in pochi

minuti. E chi vi si è provato una volta sa che uno sgorbio anche frettoloso ed in apparenza inintelligibile, ha pel disegnatore un valore inestimabile, richiamando alla sua memoria le località col loro colore e colla loro particolare impronta, assai meglio di qualunque fotografia o della pittura più esatta, eseguita da altri.

Ben sovente ci è accaduto d'incontrarci in viaggiatori che si pentivano di non essersi dati in tempo allo studio del disegno, ma lo ritenevano troppo lungo ed arduo per potervi riuscire in breve tempo e ad un'età già alquanto inoltrata. E questo è forse un errore. Certamente coi metodi pedanteschi, pur troppo ancora in uso nelle Accademie, si richiedono molti mesi od anni per arrivare ad eseguire uno schizzo dal vero. Ma con uno studio più razionale, chiunque non abbia ingegno affatto ribelle alle forme, può in brevissimo tempo giungere a schizzare dal vero in modo da riportare da un viaggio lavori, i quali se non inappuntabili dal lato dell'arte, saranno sempre graditissima memoria, valendo ben più di qualunque minuta descrizione. Basta a tale scopo, colla scorta di un intelligente artista, mettersi al fatto delle più elementari regole di prospettiva, e senza arrestarsi troppo alla copia delle litografie, che dovrebbero servire unicamente a dirozzare la mano, esercitarsi a riprodurre secondo il proprio sentimento i contorni ed il carattere dei diversi oggetti che formano la fisionomia del paesaggio. Tanto meglio poi se una più lunga pratica dell'arte permette di aggiungere qualche tinta all'olio od all'acquerello.

Nei viaggi è sempre meglio disegnare sopra *Album* o libretti, che sopra fogli staccati, i quali facilmente si smarriscono e cagionano perdita di tempo. Siano essi di formato tascabile, e composti in maggior parte di carta tinta, perchè alcuni segni di biacchetto ritraggono tosto con evidenza le nubi, le nevi, le onde o gli edifizi. Si procuri di serbare nei disegni un esatto ordine cronologico, perchè allora più presto si rinvengono e sfogliando l'Album sembra quasi di rifare il viaggio. Si noti immediatamente al dissotto il luogo e la data, che troppo facilmente si dimenticano e si tenga in fine una nota sommaria dei luoghi visitati in ciascun giorno, che servirà di controllo e complemento alle altre annotazioni

del viaggio. Infine si procuri di disegnar tutto ed in qualunque circostanza, sempre che le disposizioni fisiche e morali lo consentano; paesaggi, edifizi, piante, costumi, animali, oggetti di uso domestico, ogni cosa acquista un' importanza al ritorno. A chi sappia servirsi dell' acquerello è da consigliarsi l'uso delle scatole inglesi a colori umidi (moist colours) che sono le più comode e pronte. E così pure a chi dipingesse ad olio convengono le cassette di latta, come meno facili a rompersi e guastarsi di quelle comunemente adoperate di legno.

Oltre al disegno sarebbe utilissimo d' imparare a rilevare un piano, osservare le altezze col barometro, determinare le latitudini e longitudini, ma sono queste cognizioni speciali che esigono più studio e fatica.

Piano del viaggio e stagioni opportune.

Dopo alcuni studi preliminari non è difficile tracciare il piano generale del viaggio, secondo lo scopo al quale s' intende, il tempo e i mezzi che si hanno a disposizione. Conviene in ciò aver riguardo principalmente alla stagione, poichè il soggiornare e più ancora il viaggiare in Oriente nei mesi caldi è pericoloso e non di rado fatale per gli Europei. Bisogna quindi scegliere l' autunno, l' inverno o la primavera, ponendo mente che le località più calde sono l' Egitto, il mar Morto e la valle inferiore del Giordano; che la Siria, la Palestina e la Grecia, hanno un clima non molto dissimile da quello dell' Italia meridionale, eccettuate le catene del Libano e dell' Antilibano, fresche quasi al pari delle nostre Alpi, e che a Costantinopoli si alternano gli ardori dell' Oriente colle gelide brume della Russia.

Il meglio ci pare che sia partire in febbraio, dedicare due o tre settimane all' Egitto, salvo il caso che si voglia rimontare il Nilo, al che si richiederebbero più mesi, per trovarsi a Gerusalemme alquanto prima della Pasqua, e rimontare dopo quelle feste verso la Galilea, Damasco e Beyrouth, lasciando per ultima Costantinopoli, dalla quale città si può ritornare in Italia sia pel Danubio, sia per la Grecia. Chi invece fosse dalle circostanze costretto a scegliere l' autunno dovrebbe naturalmente

fare il viaggio in senso inverso. Ma la primavera è senza dubbio la stagione più favorevole per la Palestina. La temperatura vi è dolcissima, e quand'anche il sole cominci a farsi sentire, i suo ardori sono bene spesso temperati da acquazzoni fortissimi, ma di breve durata. L'aspetto del paese è incantevole, ed ovunque non sia nuda roccia, la terra è coperta da un tappeto di fiori, smaltati dei colori più vaghi, o verdeggia di spiche ondeggianti all'aura primaverile. Inoltre in questa stagione la sicurezza è maggiore, perchè frequenti pattuglie inviate dal Governo ottomano, perlustrano il paese affine di guarentire i pellegrini, e perchè si offre facile l'opportunità di formare carovane e visitare così con minor pericolo e spesa le regioni, che sarebbe gratuita imprudenza di percorrere soli.

Durata del viaggio.

Tre mesi di tempo bastano per compiere in Oriente il giro delle località più interessanti. Essi possono dividersi così:

Brindisi — Alessandria	Giorni	4
Soggiorno in Egitto (Alessandria, Cairo, Piramidi, Menfi, Suez, Porto-Said)	»	15
Porto-Said — Giaffa — Gerusalemme	»	2
Soggiorno a Gerusalemme	»	10
Gita al Giordano e Mar-morto per Gerico e ritorno per S. Saba, Betlemme e S. Giovanni al deserto, o viceversa	»	5
Gerusalemme — Nazaret	»	4
Soggiorno e gita al Carmelo e ritorno	»	3
Nazareth — M. Thabor — Tiberiade	»	1
Tiberiade — Banias — Damasco	»	5
Soggiorno a Damasco	»	3
Damasco — Balbek e soggiorno	»	3
Balbek — Cedri del Libano — Beyrouth	»	5
(Questa parte può abbreviarsi da chi si prevalga della corriera, che fa giornalmente il servizio fra Damasco e Beyrouth).		
	Giorni	60

	Riporto Giorni	60
Soggiorno a Beyrouth	»	2
Beyrouth — Cipro (per mare)	»	1
Cipro — Rodi	»	1
Rodi — Smirne	»	2
Soggiorno a Smirne (forzato per la fermata dei piroscafi)	»	2
Smirne — Costantinopoli	»	2
Soggiorno	»	12
Costantinopoli — Pireo — Atene	»	2
Soggiorno ad Atene e Pireo	»	4
Pireo — Messina, oppure Pireo — Corfù — Brindisi	»	2
	Totale Giorni	90

Naturalmente queste indicazioni generali debbono essere modificate secondo le circostanze e soprattutto secondo i giorni di partenza dei piroscafi e le rispettive coincidenze, delle quali si dovrà informarsi esattamente presso le agenzie, essendo gli orari soggetti a continue variazioni.

Spesa del viaggio.

Seguendo il piano dianzi tracciato la spesa del viaggio può valutarsi approssimativamente dalle tre alle quattromila lire italiane a persona, anche per chi si prevalga della prima classe sui piroscafi [1]. È poi bene sapere che la Società del Lloyd austriaco concede la riduzione del 20 per cento e le Messaggerie imperiali francesi accordano quella del 10 per cento sul prezzo del passaggio, non compreso il vitto, alle Società composte di un numero non minore di tre persone. Simili facilitazioni potranno probabilmente ottenersi anche dalle altre Compagnie e specialmente dalle italiane. Del resto è probabile che avvivandosi il commercio coll'Oriente, anche le spese per recarvisi potranno essere di molto diminuite.

[1] Il viaggio colla Carovana italiana procura una grandissima riduzione di spesa.

Linee di piroscafi.

Chi vuole recarsi dall'Italia in Oriente ha la scelta di quattro linee [1]. La più comoda e breve per la maggior parte degli italiani è senza dubbio quella della Società Adriatico-Orientale, che fa ogni settimana il viaggio da Brindisi ad Alessandria e viceversa, ed ora trasporta anche la valigia delle Indie. Quanto alla celerità del viaggio, al trattamento a bordo, alla urbanità degli ufficiali, alla bontà del vitto, il servizio di questa Società ci sembrò tale da appagare ogni onesta esigenza. Rimane soltanto il desiderio che aumentandosi il numero dei passeggieri, siano dati alla Società i mezzi per fare acquisto di battelli di maggiore portata e quindi meno sensibili all'azione del mare.

Un'altra linea italiana è quella della Società Rubattino di Genova, la quale, dopo aver toccato Livorno, Napoli e Messina si dirige ad Alessandria e Porto-Said. Queste corse si fanno ora due volte al mese e nulla potrei dire sul modo con cui si compie il servizio, non avendone fatto personale esperienza. Ci si assicura peraltro che la linea è provveduta di battelli di grossa portata e tali da non temere la concorrenza di qualunque delle altre Società, che percorrono le acque del Mediterraneo.

Due sono le Società estere che fanno il viaggio di Oriente, toccando i porti d'Italia. L'una è quella del Lloyd austriaco di Trieste, che ha la rete più estesa di comunicazioni nel Levante e vi attira a sè la maggior parte del commercio. Talune delle sue linee orientali toccano settimanalmente i porti di Ancona e di Brindisi, ma pei viaggi diretti di Costantinopoli ed Alessandria è duopo imbarcarsi a Trieste. I battelli di questa Società offrono il maggior comodo per visitare le coste della Siria e sono il mezzo più rapido ed economico per recarsi da Beyrouth a Smirne e Costantinopoli o viceversa, perchè toccano soltanto i porti di Larnaca (Cipro) e Rodi. Sono pure l'unico mezzo di comunicazione fra il continente italiano e la Grecia.

Pei viaggi di lungo corso i magnifici piroscafi ad elice

[1] Vi si aggiunse recentemente la Peninsulare and Oriental Company, che fa scalo a Brindisi.

del Lloyd, di recente costruzione e forniti di tutti i perfezionamenti suggeriti dall'arte nautica moderna, ci sembrarono preferibili ad ogni altro mezzo. E dovemmo lodarci soprattutto della grande cordialità e premura dei comandanti e delle cure quasi raffinate per la comodità dei passeggeri, che hanno a loro disposizione perfino un'abbondante e scelta biblioteca di opere italiane, tedesche, francesi ed inglesi, molte delle quali stampate nello Stabilimento letterario, appartenente in Trieste a quella Società operosa e potente.

L'altra linea estera si è quella delle Messaggerie francesi, i cui piroscafi nei viaggi da Marsiglia ad Alessandria, Costantinopoli e Smirne approdano a Messina, e sono anzi l'unica comunicazione diretta fra questi ultimi due porti [1]. Essi pure sono in generale forniti di tutte le desiderabili comodità, ed anche di una discreta biblioteca, ma i passeggeri vi sono talora trattati con ben poco riguardo. Le Messaggerie francesi fanno altresì il servizio delle coste della Siria e dell'Asia minore, ma siccome approdano a tutti gli scali di Levante sulle rive dell'Anatolia, il viaggio, sebbene molto bello ed istruttivo, diviene necessariamente assai più lungo e costoso.

Oltre a questi piroscafi i porti di Oriente sono toccati ancora dai battelli di una Società russa e di quella egiziana dell'Azizie; ma queste comunicazioni sono meno regolari delle precedenti, e non avendo noi avuto occasione di provarle, nulla possiamo dire sulla convenienza di approfittarne. Bensì da taluno dei nostri compagni udimmo elogi sul servizio della Compagnia russa.

In generale le comunicazioni dell'Oriente coll'Europa e dei diversi porti di Levante fra loro, sono piuttosto scarse; e massime nella stagione di primavera si prova grande difficoltà ad ottenere buoni posti. Ci sembra quindi che sia colà tuttora aperto un largo campo alla operosità ed al genio speculativo degli italiani. Ma bisogna assolutamente che le Società, le quali vogliono rivolgere i loro sforzi all'Oriente, dispongano di battelli atti a sostenere la concorrenza delle linee estere, alle quali è forza confessarlo, le nostre si dimostrarono fino ad ora di troppo inferiori.

[1] Dicesi che per gli avvenimenti della guerra franco-prussiana le Messaggerie francesi abbiano sospeso le loro corse.

Strade.

Le sole ferrovie che trovammo in esercizio nell'Oriente, sono quelle dell'Egitto, di Smirne e del Pireo. Le linee egiziane hanno già uno sviluppo molto esteso e un traffico considerevole. Tranne la pochissima esattezza nella osservanza degli orari, il servizio vi sarebbe soddisfacente, anzi vi sono introdotti alcuni miglioramenti per guarentire i passeggieri dal caldo, che meriterebbero di essere imitati anche nelle ferrovie europee, ove nell'estate i vagoni sono convertiti in fornaci ardenti.

Mancando in Oriente le strade carrozzabili, non si ha che di raro l'occasione di servirsi di vetture. Per verità esiste da qualche tempo un tentativo di strada rotabile da Giaffa a Gerusalemme, ma allorchè la percorremmo essa era in tale stato di livellazione e così irta di ciottoli, da non farci invidiare la sorte degli sgraziati, i quali per non volere o non poter cavalcare, si avventurarono sopra un omnibus di strana foggia, che di quando in quando la percorreva. Abbiamo udito che d'allora in poi quella strada fu compiuta e che ne venne costrutta anche una rotabile da Gerusalemme a Betlemme. Ma finora non si potè attivare un servizio regolare di diligenze per gli ostacoli frapposti dall'avidità degli agenti del Governo ottomano.

Una bellissima strada postale fu recentemente costrutta, per cura di una Compagnia francese, da Beyrouth a Damasco, ed è percorsa giornalmente da diligenze, molto celeri, che hanno soltanto l'inconveniente di trattare i passeggieri a simiglianza di acciughe nel barile.

Carovane.

Finchè le ferrovie e le diligenze non avranno sfrondato di ogni poesia anche i viaggi d'Oriente, il vero modo di compierli si è quello più classico che comodo delle carovane. Queste sono di cammelli o di cavalli. Le prime si usano solamente pei viaggi nel deserto propriamente detto, come nell'alto Egitto, al Sinai, od a Palmira. A nostro grande rincrescimento non

avemmo occasione di provare siffatto mezzo di locomozione, sebbene, per quanto udimmo, a chi non vi sia abituato esso riesca oltremodo faticoso, per il moto particolare del cammello, che camminando in ambio, produce talora fenomeni non dissimili dal mal di mare.

I cavalli da nolo di Siria e Palestina provengono d'ordinario dai dintorni di Damasco. Siccome essi non possono vantarsi di puro sangue, così la loro bellezza non corrisponde affatto all'idea che presso di noi si ha dei cavalli arabi, anzi sono in generale di poca apparenza e nelle forme hanno piuttosto certa analogia coi muli. Ma convien dire a loro onore che, salve rare eccezioni, sono pieni di brio e ad un tempo docilissimi al morso, sobrî, intelligenti e di una sorprendente abilità nel salire e discendere per sentieri dirupati, che in altri paesi si crederebbero appena accessibili alle capre. Quando poi giungono a un tratto di pianura si mettono da sè al trotto o ben anche al galoppo, sicchè riesce talora difficile frenarne l'ardore.

Camminano fino a nove o dieci ore in un giorno, senz'altro riposo che una breve sosta al mezzodì, durante la quale s'ingegnano a pascere i rari fili d'erba, nascenti fra le sabbie o le roccie. Soltanto la sera in un sacchetto che loro si lega al collo, ricevono l'orzo, ordinario loro nutrimento. S'intende che come nei cavalli in generale, così anche in quelli di Siria, s'incontra una certa varietà di umori o di temperamento, e che ve ne hanno anche di quelli pigri, restii o propensi a mordere e tirar calci, ma sono eccezioni, ed a guardarsene gioverà, prima di mettersi in carovana, esaminar bene il cavallo, che il dragomanno vi destina, rifiutarlo se piagato o vizioso e fare anche su esso una passeggiata di prova. Questa precauzione si raccomanda specialmente alle signore, che risentono maggiormente l'incomodo del passo o trotto troppo duro.

Egualmente converrà assicurarsi in anticipazione della qualità della sella. Sebbene di solito nelle relazioni di viaggi e nelle guide si dica male delle selle arabe, posso affermare per esperienza, che quando non siano troppo usate e non presentino bernoccoli troppo pronunziati, pei viaggi di lunga durata esse sono comodissime e preferibili alle europee. Hanno ge-

noralmente una coperta di lana lunga, rossa o turchina, e davanti e di dietro un rialzo, cosicchè il cavaliere vi si trova ben più sicuro che sulle selle inglesi, le quali per essere liscie producono più presto la stanchezza. Bisogna peraltro esaminare con cura le cinghie, i cordoni delle staffe e le briglie, che sono d'ordinario sdrucite e rappezzate in mille modi; ed è altresì prudente il tener sempre in tasca qualche cordicella per ovviare alle rotture, che ad ogni istante si verificano in viaggio.

Per le Signore poi credo indispensabile una sella europea, che sarà necessario portar seco, perchè in Oriente difficilmente si troverebbe, essendo colà costume delle donne di cavalcare ad uso degli uomini, ovvero sedute sopra cuscini. Conviene però avvertire che la sella non sia troppo grande, dacchè i cavalli arabi sono ordinariamente di media o bassa statura; e sarà pure savia precauzione farla coprire di una fodera imbottita.

I muli in Oriente non si adoperano che di rado per cavalcatura, ma generalmente pel trasporto dei bagagli. Degli asini o borricchi si fa grand'uso ad Alessandria e al Cairo, ove ne stazionano ad ogni angolo e ad ogni porta d'albergo. Essi hanno selle abbastanza comode, ed alcune volte anche eleganti, coperte di cuoio o panno scarlatto, sono sicuri e buoni corridori, ma chi si è una volta abituato ai cavalli s'impazienta facilmente del piccolo trotto del borricco e più ancora dei continui maltrattamenti, inflitti alle povere bestie dai borricchieri, che li spingono a furia di bastonate o punture, date anche senza bisogno spietatamente sui loro poveri fianchi piagati,

Le carovane dei viaggiatori sono d'ordinario condotte dal dragomanno. Questi non è solamente un interprete, come lo indicherebbe il suo nome, ma un intraprenditore, il quale, mediante un prezzo da convenirsi, s'incarica di provvedere a tutto quanto occorre pel viaggio, cioè alla cavalcatura, al trasporto del bagaglio, al vitto ed all'alloggio dei viaggiatori. A tal uopo si trasporta insieme ai bagagli un certo numero di tende, delle quali la più grande è usata per sala da pranzo, e le altre servono a ricoverare durante la notte i viaggiatori, ordinariamente in numero di due o tre per tenda. Il dragomanno è tenuto inoltre di fornire quanto occorre per tavola e cucina, i letti da campo

col fusto di ferro, con materasse e cuscini, le seggiole da campagna e tutto quanto sembra indispensabile per la vita materiale a noi poveri Europei, anche in mezzo al deserto. Egli ha generalmente sotto i suoi ordini un cuoco, personaggio importantissimo nella carovana, un cameriere ed un certo numero di *muccheri* o conduttori dei cavalli e dei muli, buona gente, dal costume pittoresco, alquanto somigliante all'ungherese, sempre allegri e servizievoli, e straordinariamente resistenti alla fatica.

A chi viaggia per la prima volta in carovana è gradita sorpresa, allorchè giunge verso sera all'accampamento, disposto ordinariamente in qualche località pittoresca, vicina ad un paesello o ad una fontana, il trovare ritte le tende, ordinati i bagagli, preparati i letti ed imbandito il pranzo, al quale non si manca mai di far onore coll'appetito dovuto ad una corsa di molte ore in quell'aria così elastica e fina. Il povero cuoco, il cui ingegno è non di rado messo alla tortura per soddisfare alle esigenze non sempre discrete de' viaggiatori, si attiene generalmente agli usi delle tavole rotonde negli alberghi europei, e la mensa mancherebbe quindi di sapore locale, se non ne fosse parte troppo primaria l'inevitabile montone, unica carne di macello usata in Oriente, la quale è di tempo in tempo gradevolmente variata dalle grasse starne e pernici, abbondanti sulle deserte colline di Palestina.

Forse non sarà discaro al lettore un breve cenno della vita di carovana. Al primo biancheggiare dell'alba risuona pel campo il grido di *jella* (andiamo), solita voce di richiamo degli arabi; il dragomanno ed il cameriere, primi a levarsi, destano i viaggiatori sonnacchiosi, portando loro il bacile delle abluzioni, e mentre sono intenti a vestirsi in tutta fretta, già vengono cacciati dal ricovero dai *muccheri*, solleciti a disfare i letti e rotolare le tende, che richiedono più tempo per essere caricate sui muli. Intanto il cuoco ha preparato il caffè con latte di capra, che si sorbisce nella tenda salone, ultima ad essere disfatta. Poi una mezz'ora di sosta, necessaria per levare del tutto il campo, caricare i bagagli e sellare i cavalli.

In questo tempo può il viaggiatore visitare i prossimi dintorni, o prendere qualche nota o schizzo. Malgrado ogni sollecitudine

ed il tè pestare dei passeggeri e del dragomanno, raro è che si riesca ad avviarsi prima delle 7 antimeridiane, e troppo spesso questo termine, già abbastanza lungo per gl'impazienti, è ancora protratto, perchè il dragomanno, che è responsabile di tutti gli oggetti e bagagli della carovana, vuole sorvegliarne di persona il caricamento, senza far torto all'indispensabile narghilè del mattino. Finalmente un altro *jella* avverte che tutto è pronto; la carovana si mette lentamente in moto e accelerando poi gradatamente il passo, marcia quattro o cinque ore, precedendo i bagagli. Verso il mezzogiorno si fa sosta, ordinariamente in qualche località ombrosa, sotto una quercia od un terebinto o almeno sotto un cactus, in vicinanza di un ruscello o di un pozzo. Il dragomanno, che si è fatto seguire da un mucchero con un mulo carico di provvigioni, le estrae dalle ampie bisaccie e sopra una tovaglia stesa sull'erba colloca in bell'ordine piatti e bicchieri di stagno, bottiglie di vino del paese, uova sode, montone e pollo arrosto ed aranci, il che tutto, eccettuati appena i piatti e bicchieri, scompare in pochi minuti sotto il dente dei famelici pellegrini, aiutati talora nella bisogna da qualche beduino errante, o maronita di un vicino villaggio, che si presta a servizio della carovana. Poi si sorbisce lentamente il caffè, denso ed aromatico all'uso orientale, modificato per gli Europei dall'aggiunta dello zucchero, si accende la spagnoletta o il narghilè e si gode con delizia il ben meritato riposo, usufruito dai più diligenti nel prender note o schizzi, dagli altri nel giuocare o sonnecchiare allo stormire delle foglie o al mormorio del ruscello. Dopo un'oretta, che sembra invariabilmente un minuto, altro *jella* avverte esser tempo di mettersi in cammino. Si lascia a malincuore l'ameno posto e tutti si mettono in traccia dei proprî cavalli, qua e là vaganti in cerca delle erbe più saporite. Rimontati in sella, non la si lascia più che al tramonto del sole e spesso anche più tardi. Intanto i bagagli, che hanno proceduto senza fermarsi, per la via più diretta, sono giunti al luogo del campo, i muccheri hanno rizzato le tende ed il cuoco viene incontro agli arrivanti col grato annunzio che il pranzo è all'ordine. Oh quanto volentieri si abbraccerebbe quel galantuomo in così solenne momento!

Ma non sempre le cose procedono tanto liscie. Talora un mulo è caduto al passaggio di un torrente, o volendo inerpicarsi su qualche cresta fuori via, colla ostinazione propria della sua razza, ha scompaginato e fatto cadere il bagaglio, onde avviene che il campo non si trovi peranco piantato all'arrivo dei viaggiatori. Allora tocca a questi di aiutare a rizzare le tende, e ciò non è la parte meno divertente ed interessante della giornata. Meno gradevoli sono poi le lunghe ore, per le quali conviene aspettare il desinare, tanto più che sono sottratte al riposo, di cui si ha tanto bisogno per far risparmio delle proprie forze. Sparecchiata la mensa si assiste non di rado alle veglie dei muccheri, raccolti intorno al fuoco in compagnia degli abitanti del villaggio, presso il quale si suole per maggior sicurezza rizzare le tende, o alle danze ed ai canti dei nomadi beduini, attratti dalla sempre viva speranza del bakscisc o di qualche briciolo della mensa.

Dopo aver curato il trasporto nella tenda degli effetti indispensabili per la notte ed aver riposto il revolver sotto il guanciale, si pensa finalmente di potersi adagiare nel malfermo letto, prendendo le debite precauzioni per non rovesciarlo. Ma il vento del deserto fa traballare la tenda ed entra per cento spiragli, che bisogna quindi chiudere con funicelle e spilli; e il riposo della notte è ancora interrotto dal calpestio e dal nitrire dei cavalli, legati in semicircolo presso le tende, e talora dall'uiulato degli sciacalli o dagli impetuosi sbuffi dell'uragano, che minaccia di farci cadere sul naso il troppo mobile tetto. Vita di fatiche e disagi, ma piena di emozioni e di poesia; quanto volentieri ti si rammenta dal pacifico asilo della propria casa!

Il dragomanno ed i muccheri non godono che di un brevissimo riposo. Essi devono prendersi cura dei cavalli e de' muli, pulire le stoviglie e gli attrezzi, rinnovare le provvigioni, che si comprano nelle città o nei villaggi posti sulla via della carovana, e disporre ogni cosa pel viaggio del giorno seguente.

La loro vita è quindi abbastanza affaticata, e se si aggiunge la responsabilità, che si assume il dragomanno e le cognizioni richieste in chi vuole con coscienza soddisfare il suo cómpito, non sembrerà certamente soverchio il correspettivo da 20 a 30

franchi per giorno, che si suole percepire per ogni viaggiatore dai dragomanni onesti, quando la carovana sia composta di almeno sei persone. Trattandosi di un numero minore, questo correspettivo si aumenta talora fino a 40 franchi; il pagar di più sarebbe cedere a pretensioni esorbitanti. Nella scelta dei dragomanni si dovrà, più che alle raccomandazioni degli albergatori, affidarsi a quelle dei Consoli ovvero dei Padri di Terra Santa, i quali li conoscono a fondo perchè sono quasi tutti allievi delle loro scuole. Noi avemmo ogni ragione di essere soddisfattissimi del nostro Hannah (Giovanni) Aouad di Gerusalemme [1], che ci accompagnò in tutto il viaggio a cavallo per giornaliere L. 26 a testa, al qual prezzo in prevenzione stabilito, non si aggiunsero che poche spese supplementarie, riconosciute d'accordo necessarie ed eque. Egli conosce bene l'italiano ed il francese, è disinvolto ed allegro e lo trovammo soprattutto onestissimo negli acquisti fatti col suo mezzo, qualità questa non tanto comune fra gl'interpreti e ciceroni anche fuori d'Oriente.

È uso generale di stendere col dragomanno innanzi al Console un contratto, in cui siano stipulati con precisione il prezzo, l'itinerario, la durata del viaggio, il trattamento e gli oggetti da somministrarsi, nonchè tutte le spese per guide, scorte, mancie ecc., le quali restano a suo carico. Questa precauzione può essere utilissima per guarentirsi dai soprusi, quando si tratti di persona non bene conosciuta. Nel caso nostro non fu creduta necessaria, perchè ci affidammo alla raccomandazione dei Padri, nè avemmo motivo di pentirci della nostra buona fede.

Alloggi.

Nelle principali città d'Oriente, come Alessandria, Cairo, Suez, Porto-Said, Damasco, Beyrouth, Smirne, Costantinopoli ed Atene, vi sono alberghi tenuti all'europea, in cui si trovano tutti gli agi della vita civile. Il prezzo vi è abbastanza elevato, perchè varia dai 12 al 15 o 20 franchi al giorno, es-

[1] Egli fu pure il dragomanno della prima carovana italiana.

sendo usanza colà di fissarlo in ragione del tempo della dimora, senza tener conto di ciò che si consuma effettivamente.

Questa consuetudine semplifica il conteggio, ma è gravosa pei viaggiatori, che sono obbligati di assistere ai pasti alle ore fissate, fuori delle quali in alcuni luoghi è difficile ottenere di essere serviti. Quando si alloggia in un albergo mentre dura il viaggio di carovana, siccome avviene per lo più a Damasco, il dragomanno suole pagare lo scotto, in compenso della mercede che gli continua a decorrere.

Anche a Gerusalemme vi sono due alberghi, che diconsi bene tenuti ed ai quali ricorrono di solito i viaggiatori protestanti e gli altri, che non amano conformarsi alle usanze delle case religiose. Ma i cattolici e gl'italiani in particolare preferiranno probabilmente nei luoghi Santi di Palestina di godere la ospitalità dei conventi, ove saranno ricevuti dai buoni Padri con una cordialità commovente, e potranno così convincersi della grande e nobile missione educatrice e di civiltà, che in quei paesi esercitano tuttora le Comunità religiose. Nei conventi si suole donare a titolo di elemosina quanto corrisponde all'incirca alla spesa effettiva e che può ragguagliarsi per un soggiorno breve a 5 franchi al giorno. È opportuno per chi vuole alloggiarvi che si presenti con una lettera d'introduzione [1]; quest'è poi indispensabile in certi conventi greci, come è quello di san Saba.

Durante i viaggi in carovana si accampa d'ordinario, come già accennammo, sotto le tende e soltanto in caso di cattivo tempo sarà necessario cercar asilo nei khan o nei tuguri degli arabi.

I khan o caravanserail sono edifizi di ricovero, spesso mezzo rovinati e quindi più pittoreschi che comodi, che si trovano sparsi nei paesi ed anche in aperta campagna sulle principali strade delle carovane. Sono di solito affidati ad un khandji o guardiano, il quale, sopra richiesta dei viaggiatori e in compenso di una piccola mancia, dà loro la chiave di una camera affatto nuda, in cui possono alloggiare per la notte, ben inteso dopo averla da sè ripulita. Ma non vi si dànno nè materassi,

[1] Apposite norme furono recentemente emanate ed inserite nel Numero 2 del *Pellegrino in Terra Santa*

nè vitto, dovendo a ciò pensare il dragomanno. I viaggiatori provvisti di tende, eviteranno possibilmente di passare la notte nel khan, e più ancora nelle case arabe, sebbene ciò offra opportunità di studiare i costumi degli abitanti, per non essere esposti agli assalti dei piccoli antropofagi, che in Oriente sono di un'abbondanza sorprendente e di un appetito da disgradarne gli eroi d'Omero.

Scorte.

Il viaggiare in Oriente, almeno nelle parti più frequentate, è ora quasi altrettanto sicuro, quanto nei paesi civili di Europa e soltanto per certe escursioni è necessario provvedersi di una scorta. Questa è indispensabile soprattutto per la gita al Mar Morto ed alle rive del Giordano, abitate da tribù di beduini nomadi, le quali non poterono finora essere mai sottomesse dal Governo ottomano, e riguardando quelle deserte regioni come loro proprietà esclusiva, esigono un riscatto o tributo dai viaggiatori che le vogliono percorrere. A tale scopo si tengono in Gerusalemme alcuni personaggi influenti delle tribù, e questi si assumono di scortare le carovane, mediante un compenso, che varia secondo le circostanze ed oltrepassa anche i 100 franchi. Essi non servono propriamente di difesa, ma solo di prova che la carovana si è accordata colla tribù alla quale appartengono, e la loro compagnia non avrebbe alcun valore se s'incontrasse una tribù nemica, il che peraltro è assai raro. Nondimeno prima d'impegnarsi per una scorta conviene accertarsi col mezzo del Consolato, se i Beduini che si offrono, abbiano realmente l'autorità da essi pretesa. Altrimenti i viaggiatori corrono pericolo di essere svaligiati e lasciati nudi, come in qualche caso è avvenuto.

Negli ultimi anni però la sicurezza era pressochè completa, e tranne qualche colpo di fucile, esploso forse casualmente, non si ebbe ad udire di alcuna brigantesca avventura.

Telegrafi e Poste.

Le città dell'Oriente più cospicue, comprese Gerusalemme e Damasco, sono ora congiunte all'Europa col mezzo di linee

telegrafiche. Per la posta, le principali nazioni europee, specialmente la Francia, l'Austria, e in molte città anche l'Italia, hanno stabilito in Oriente i propri uffici, ma l'esattezza del servizio lascia molto a desiderare, e quasi può dirsi che lo smarrimento delle lettere sia la regola ed il loro ricapito l'eccezione. Ci si assicurò che non poca parte del disguido debba attribuirsi all'ufficio delle Poste italiane di Alessandria, ma non vogliamo farci garanti di questa asserzione, bastandoci aver richiamato sopra di essa l'attenzione di chi deve invigilare questo importantissimo ramo di pubblico servizio.

Monete.

Nell'Impero ottomano la moneta legale è la piastra co' suoi multipli. Essa vale circa 20 centesimi ed è una moneta di rame assai grande, ed incomoda pel suo peso. Converrà perciò provvedersi di pezzi da 20 franchi, i quali hanno corso dappertutto. Oltre a questi si ha in Oriente, e particolarmente in Egitto, un saggio di tutte le monete, che circolano non solo in Europa, ma anche in Africa ed in Asia; e sempre vengono fra mani rupie delle Indie, scellini dell'Inghilterra, kopecchi della Russia e lire d'argento, emigrate dall'Italia, la cui vista ci faceva trarre un pietoso sospiro, col pensiero al regime cartaceo, cui siamo tuttora condannati. Nell'Egitto la moneta spicciola più corrente sono i pezzi da 10 soldi austriaci, detti sabaini, che valgono 5 soldi italiani, ma non hanno corso negli altri paesi dell'Oriente. Tutte queste monete sono soggette non solo alle fluttuazioni dell'aggio, ma anche a notevoli variazioni da luogo a luogo. Così il pezzo d'oro da 20 franchi nella primavera dell'anno 1869 valeva 80 piastre in Egitto, 90 a Gerusalemme e 96 a Costantinopoli. Perciò i cambiavalute, tanto numerosi in tutti i bazar, fanno rispettabili guadagni, massime sugli inesperti forestieri, che sono continuamente esposti ad essere truffati sul valore delle monete, e devono inoltre star bene guardinghi per non riceverne di false, che circolano in gran numero in quei paesi. E ben lo sanno gli Orientali, poichè prima di accettare una moneta la guardano, pesano ed assaggiano con uno scrupolo, che a noi parrebbe eccessivo.

Siccome non sarebbe nè comodo nè prudente portarsi addosso una gran quantità di danaro, così il viaggiatore farà certamente uso di lettere di credito. Queste dall'Italia non si ottengono con facilità che sopra Alessandria e Costantinopoli, ma da quelle piazze sarà agevole farne la girata sopra altre e specialmente sopra Beyrouth, ove esiste una succursale della Banca ottomana, od anche sopra un banchiere di Gerusalemme.

Dogane e passaporti.

Nelle dogane turche il dazio si paga per lo più all'atto dell'uscita, ma i ciceroni degli alberghi sanno col solito argomento del bakscisc risparmiare ai viaggiatori la visita degli effetti, la quale può anche evitarsi mediante un certificato rilasciato dal Console. I passaporti si chiedono d'ordinario all'atto dello sbarco e si depositano presso il Consolato, ove bisogna ritirarli.

Interpreti e mancie.

Oltre i dragomanni di cui parlammo, esistono nelle principali città interpreti, addetti agli alberghi, che fanno lo stesso ufficio dei nostri servitori di piazza, ma debbono essere attentamente sorvegliati nelle contrattazioni, essendo loro costume, salve onorevoli eccezioni, di percepire guadagni impudenti a carico dei confidenti forestieri, che loro cadono nelle mani senza le debite cautele. L'uso delle mancie è poi universalmente esteso in Oriente e la prima parola che s'impara mettendo piede su quel classico suolo, è quella di bakscisc (regalo) alla quale si contrappone di regola mafisc (non c'è nulla). Soprattutto gravose sono le mancie richieste per la visita delle moschee. Di queste una volta era severamente proibito l'ingresso agli infedeli, ma ora tutte si aprono al suon di quel metallo, tranne alcune di speciale venerazione, per le quali si richiede inoltre uno speciale firmano o l'accompagnamento di un cavasso (guardia) del Consolato.

Bagaglio e Vestiario.

I viaggiatori in Oriente faranno bene a restringere possibilmente il bagaglio e ad evitare soprattutto i bauli e le casse pesanti, che difficilmente si trasportano sui muli e possono cagionare la caduta di quelle povere bestie affaticate. Sono assai comode le bisaccie doppie da carico, fatte di un tessuto di lana o di pelo di cammello, che si comprano per otto o nove franchi nei bazar del Cairo o di Gerusalemme. Converrà limitare pure possibilmente il vestiario, e principalmente gli abiti di lusso, de' quali non si avrà occasione di far uso che nelle visite a qualche Console od alto funzionario. Del resto gli Orientali poco badano alle vesti, e non conoscono la nostra etichetta. Si portino invece abiti di viaggio robusti, provvisti di molte tasche e fatti di lana chiara, anzichè di tela, la quale può esser causa di malattie pel troppo rapido raffreddamento, cagionate dalle variazioni di temperatura tanto pericolose in quei paesi, ove a giornate cocenti succedono gelide notti.

La migliore copertura del capo è un cappello di feltro molle a larghe tese, intorno al quale si avvolgono più giri di mussola bianca, lasciandone pendere i lembi, in modo da guarentire la nuca dai colpi di sole tanto frequenti e spesso mortali nelle regioni calde. Il fes (in arabo tarbousch) o berretto rosso, che molti Europei adottano ad imitazione degli Orientali, è comodo nelle case, ma ripara poco la testa e meno ancora gli occhi, che pure vogliono soprattutto essere difesi dalla luce e dalla polvere, onde facilmente si generano oftalmie. Molti suggeriscono l'uso degli occhiali verdi od affumicati, ma noi non potemmo mai prenderne l'abitudine, perchè alterando essi il colore degli oggetti turbano il piacere della vista, e rendono pure gli occhi più sensibili all'azione della luce, quando per poco non ne siano difesi. Facemmo invece uso quasi costante del parasole bianco, e nei luoghi ove più intensa era la luce, come al Mar Morto o nel deserto di Damasco, abbassammo dal cappello sul volto il velo verde, la cui utilità è ben nota agli alpinisti.

A prevenire i subitanei raffreddamenti e le diarree, che ne sono la conseguenza, si consiglia l'uso dei farsetti o meglio delle camicie di lana. Di queste, come dei principali oggetti di vestiario, si trovano forniti i bazar nelle città d'Oriente, ma a prezzi alquanto più elevati che in Italia. Quasi tutti gli articoli sono di provenienza francese od inglese.

Converrà pure provvedersi di buone scarpe, anche ferrate, perchè le strade sono dappertutto pessime ed i calzolai in Oriente lavorano male ed a carissimo prezzo. Le sopra scarpe di gomma, oltre a guarentire dall'umido, sono comodissime per la visita delle moschee, nelle quali altrimenti occorrerebbe levare la calzatura per prendere le sucide pantofole, somministrate dai guardiani.

Armi.

Si consiglia di portare un revolver, arma nota agli Arabi e da essi molto temuta, ma di custodirlo con cura, perchè nulla eccita l'avidità degli Orientali come le armi, le correggie e le funi, delle quali converrà aver seco una buona provvista. Il fucile incute rispetto da lontano, ma è molto incomodo a trasportarsi, specialmente nei viaggi a cavallo, e l'utile suo non compensa il disturbo, tranne che per gli esperti cacciatori, i quali troveranno in Oriente ampio sfogo alla loro passione.

Precauzioni igieniche.

Chi viaggia in Oriente deve per certo usare alcune precauzioni per conservare la salute e le forze; ma ci sembrano esagerate le idee che si hanno da molti sulla insalubrità del clima di quei paesi. Tranne i dintorni del Mar Morto, ove il calore eccessivo e forse anche le esalazioni del terreno salino e dell'acqua, impregnata di materie vulcaniche, producono facilmente un certo malessere, e fuori di alcuni tratti paludosi nel basso Egitto, nei dintorni del lago di Tiberiade e nella valle del Giordano, il clima dei paesi da noi visitati è saluberrimo, ed anzi l'aria elastica e vibrata e la molta ventilazione contribuiscono a mantener vigore nelle membra, ed a far superare i disagi e le fatiche del viaggio.

Le precauzioni più consigliate ed adottate così dagli indigeni come dagli Europei colà residenti, sono: evitare possibilmente di viaggiare nelle ore del meriggio, e non esporsi mai al sole a testa scoperta, neppure per brevi istanti; portare camicie e mutande di lana od almeno di cotone, od una fascia di lana attorno al corpo; guardarsi dal repentino cambiamento di temperatura al tramonto; essere molto moderati nei cibi e nelle bevande, e far uso del caffè, il quale pel modo con cui si fa bollire, è bevanda più gradevole ed agisce meno sui nervi di quello preparato all'europea; bagnarsi frequentemente gli occhi per rinfrescarli e tenerli puliti dalla polvere che ingenera le oftalmie; fare frequenti abluzioni e bagni, rammentando peraltro che i bagni a vapore all'orientale, se non sono presi con estrema precauzione, possono dar origine a raffreddori ed anche a più gravi sconcerti.

Si trovano medici europei nelle principali città dell'Oriente. Buona parte di essi sono italiani, e fra questi ci è grato ricordare con affetto il Dott. Giuseppe Carpani, medico del convento latino di Gerusalemme, il quale sebbene da poco tempo risieda in Palestina, si è acquistato colà meritata fama ed ha titolo alla gratitudine dei nostri connazionali per lo zelo con cui si occupa dei loro interessi.

Farmacia portatile.

Nei viaggi in carovana, dovendosi percorrere paesi lontani da qualunque soccorso medico, è savia precauzione aver seco una piccola farmacia portatile, sulla composizione della quale ognuno potrebbe consigliarsi col proprio medico.

I medicamenti generalmente utili sono: arnica per le contusioni; carbonato d'ammoniaca per la morsicatura delle vipere e degli scorpioni; laudano per le dissenterie; solfato di china per le febbri; solfato di zinco per collirio in caso d'oftalmia; allume per gargarismo in caso di male di gola; taffetà d'arnica, cerotto, bende e filacce per le ferite; citrato di magnesia od altro leggiero purgante.

Del resto a rinfrancare i timorosi possiamo assicurarli che la nostra piccola farmacia fu riportata quasi intatta, ad ecce-

zione dell'arnica, che ha servito a medicare alcuno dei muccheri della carovana. E del pari riportammo intatte le scatolette di conserve di brodo Liebig, che avevamo con noi, ma non così i confetti di cioccolata e di coca, che fummo ben contenti di aver preso, perchè nei momenti di spossatezza servono mirabilmente a rialzare le forze.

Il portar dall'Europa altre provvigioni ci sembra affatto inutile; ciò che più importa si è una buona dose di energia, di buon umore e soprattutto di pazienza, della quale altronde hanno già dato bastante prova i nostri lettori.

Cenni sulla Lingua Araba.

La lingua araba è una delle lingue più antiche, più ricche è più poetiche della terra. Essa è nello stesso tempo fra le più diffuse, perchè si usa, oltrechè nell'Arabia propriamente detta, anche nella Palestina, nella Liria, nell'Egitto, in tutta l'Affrica settentrionale, e serve pure di mezzo di comunicazione con gran parte delle popolazioni selvagge dell'Affrica centrale e dell'Asia. È nota del resto l'influenza che essa ha esercitato sulla formazione della lingua spagnuola e sui dialetti della Sicilia.

L'arabo appartiene alla grande famiglia semitica, come l'ebraico ed il caldeo, con cui ha qualche analogia. Si distingue in letterale e volgare ed ha vari dialetti di cui i principali sono quelli d'Arabia, di Siria, d'Egitto e di Barbaria. Essi peraltro non differiscono tra loro in modo da non essere intelligibili a chi ne conosca uno.

La struttura della lingua è, al dire dei filologi, bella e razionale più di qualunque altra, ma altrettanto complicata e difficile. E difficile parimente è la lettura perchè le lettere, le quali, come è noto, si scrivono da dritta a sinistra, non rappresentano che le consonanti come nella scrittura stenografica. Le vocali si indicano in gran parte con segni speciali, posti sopra o sotto, e nel resto supplisce l'uso. Gli arabi annettono grande importanza alla calligrafia e le loro iscrizioni tengono luogo di ornamento sopra molti edifizi ed oggetti.

Nel riportare alcune parole e frasi arabe di uso comune,

mi sono attenuto possibilmente all'ortografia italiana, p[illegible]rando di esprimere col *ch* il suono gutturale simile al [illegible] tedesco, che occorre assai di frequente, e che non può impararsi che coll'esercizio.

Senza entrare nella esposizione di regole avverto qui soltanto che l'aggettivo si pospone sempre al nome e si fa precedere dall'articolo p. es. hossan-el-abiad (cavallo il bianco).

Cenni sulla Lingua turca.

La lingua turca è diffusa nella Turchia europea e nella penisola dell'Asia minore ed è inoltre lingua ufficiale in tutto l'Impero ottomano. Essa è di origine tartara, ma per l'influenza della religione e della coltura ha accolto in sè moltissimi vocaboli e modi dell'arabo e del persiano, le quali due lingue sono pei turchi presso a poco ciò, che il latino ed il greco sono per gli europei. La struttura e la grammatica della lingua turca sono assai più facili che quelle dell'arabo, di cui gli Osmanl hanno adottato la scrittura.

In turco l'aggettivo si prepone al nome, come nell'italiano p. es. bir guzel bostan (un bel giardino).

Voci [illegible]so frequente.

[illegible] religiosi.

Italiano	Arabo	Turco
Dio	Allah	Allah, o Tangri
Gesù Cristo	Issa, [illegible]esu-el-Messih	Ibn-Ullah
Spirito Santo	R[illegible]l Cuds	Ruh Ullah
Maria Vergine	[illegible] Meriam o [illegible]ter	Hasréti Merjem
Profeta	N[illegible]	
Maometto	M[illegible]mmed	Mohammed

Sostantivi.

Parentele, parti del corpo.

Uomo	Resgiol o Ragil	Er
Donna	Marat	Carl
Signore	Sahib o Kavagia	Efendi (vocativo efendim

Italiano	Arabo	Turco
Signora	Segnula	
Padre	Abu	Baba
Madre	Om	Ana
Figlio	Ben o Ibn	Ogul
Fratello	Akhu	Carindah o Cardasc
Sorella	Okht	Chis carindah
Medico	Hakim	Hekim
corpo	jessed	ten
testa	ras	basc
braccio	dra	col
mano	yed	el
gamba	righl	bagiak
piede	gadem	ajak

Vestiario.

Cappello	Bornita	Calpak
berretto	tarbusc	fes
abito	taob	ruba
pantalone	serval	pantalun
scarpe	naal	condura
mantello	bornus, aba, machla	cabud

Per cavalcare, arnesi ecc.

Cavallo	Hossan, Keil	At
mulo	bagli	catir
asino	homar	escek
sella	serj	[illegible]jer
briglia	lajam	[illegible]isguin
morso	fek	güoin
staffa	rikiab	rikiab
correggia	habi	
lanterna	fanus	fener

Armi.

Fucile	[illegible]	Tufeng
pistola	[illegible]	[illegible]
sciabola	seif	[illegible]
coltello	sikin	[illegible]
lancia	mesrag	
pugnale	kangiar	
soldato	ascar	askeri
giandarme	kavas	cavas

Mezzi di trasporto ecc.

Carrozza	Araba, talika	Carrozza
battello	fluka	caic

Italiano	Arabo	Turco
bastimento	aba	guemi
piroscafo	merkeb nar	vapur guemisi
carro	araba	
facchino	hammal, o attal	hammal
corriere	postai, sais	tatar
interprete	tergiuman	tergiuman
cuoco	assi o tabach	ascgi
regalo	baksciso	bagscisc
tenda	sivan	
bagno	hammam	hammam

Espressioni geografiche e di località.

Terra	Ard	Jer o toprak
acqua	moje	su
sorgente	ain	coju
mare	bahr	denis
promontorio o capo	ras	burnu
pozzo	bir	cescme
rupe	sakra	caja
casa	beit	ev; hane
tomba	kubur	mezarlik
montagna	gebel	dag
collina	tell	
isola	gesire	ata
albero	seghere	agagi
bosco	his, gab, mahtaba	orman
villaggio	kefr	keui
città	medine, beled	scer
ponte	cantara	kempri
moschea	kubbet, gami o mesgid (se piccola)	giami
fiume	nahr	tsciai
valle	vadi	dereh
mercato	suc	tscarscin
fortezza	hiss[illegible]	hissar
porta	bab	kapu
strada	edde[illegible]	socac
Gerusalemme	El-cods (la Santa)	Cudsi Scerif
Costantinopoli	Istanbul	Istambul
Cairo	El-massr	
Damasco	Sciam	
Italia	Bilad Italia	
turco	turki	osmanli
arabo	el-arabi, orban (beduino)	

Numeri.

Italiano	Arabo	Turco
Uno	Wahed	Bir
una	wahde	
due	etnein	iki
tre	tlate	ucc
quattro	arba	deurt
cinque	kamse	besc
sei	sitte	alti
sette	seba	jedi
otto	tmanie	sekis
nove	tissa	dokus
dieci	asc-ra	on
undici	hidasc	on bir
dodici	tnasc	on iki
tredici	tlattasc	on ucc
quattordici	arba-tasc	on deurt
quindici	kamstassara	on besc
sedici	sittasc	on alti
diciassette	sbatasc	on jedi
diciotto	temantassara	on sekis
diciannove	tessatasc	on dokus
venti	esc-rine	jirmi
ventuno	vahed u escrine	
trenta	tlatine	otus
quaranta	arbaine	kirk
cinquanta	kamsine	elli
sessanta	sittime	altmisc
settanta	sebine	jetmisc
ottanta	tmanine	seksen
novanta	tissine	doksan
cento	mie	jus
ducento	mietein	iki jus
mille	alf	bin
due mila	elfein	iki bin
dieci mila	asc-rat elaf	
cento mila	miet elf	jus bin
primo	aval	biringi
secondo	tani	ikingi
terzo	balit	ucinngiu
quarto	rabi	
metà	nusf	jarim
terza parte	tult	uccde bir
quarta parte	rub	rub
doppio	mda-ef	iki kerre
triplo	tlat edaf	ucc kerre

Aggettivi.

Italiano	Arabo	Turco
Buono	Taib	Eji
molto buono	taib getir	pek eji
non buono	muss-taib	bed o fena
migliore	asan	ejige o daha eji
cattivo	scerir	fena
bello	quais	güsel
brutto	besi	pis
grande	kebir	bujuk
piccolo	saghir	kuciuk
lontano	baid	uzack
caldo	harr	sigiak
freddo	bared	suuk
malato	alil	hasta im

Colori.

Bianco	Abiad	Ac
nero	asvad	kara
bruno	asmer	esmer
rosso	ahmar	kirmis
giallo	assfar	sari
azzurro	asrak	mavi
verde	akdar	geschil

Congiunzioni, interiezioni ecc.

Sì	Aiva o 'nam	Evvet
no	la	jok, cair (più gentile)
oh (per chiamare)	ja	hej

Tempo, giorni della settimana ecc.

Sole	Scems	Günesc
luna	camar	aj
oggi	el-iom	bugun
stamane	es sub	bu sabah
stasera	el messa	bu asciam
domani	bukra	jarin
domattina	bukra bakir	jarin sabah
ieri	ems	dun
iersera	ems-el-messa	dun asclam
domenica	el ahad	bazar guni
lunedì	el etnein	bazar irtesi
martedì	el talata	sali guni
mercoledì	el arba	ciehar sciembeh
giovedì	el kamis	pengi sciembeh

Italiano	Arabo	Turco
venerdì	el gluma	giumaah
sabato	es sebt	giumaah irtesì
anno	sene	seneh
mese	eschnr	ai
ora	saa	saat
che ora è?	el saa al an?	saat catscté?

Per mangiare.

Colazione	Gada	Kamalti
pranzo	ascia	öjle ta-ami
forchetta	furtak	tsclalalleri
coltello	mallaka	bitsclakleri
sale	meleh	tus
olio	zeit	jag
aceto	kall	sirke
latte	leben	sud
zuppa	ciorba	ciorba
brodo	maraga	suju
pane	haiss	ekmek
vino	nebits	sciarab
lesso	lam masluk	söjüsc
arrosto	lam mescvi	kebab
manzo	bagar	
vitello	bakar	dana eti
montone	ganem	cojun eti
pollo	farkh	
pesce	semek	balc
uova	baid	junurta
uova arrosto	baid mulli	kai gana
legumi	kodar	sebzeuat
frutta	tmar	jemisc
caffè	kane	kavé
limonata	limunalda	limonata

Espressioni usate per viaggiare.

Andiamo	Jella	Thaide
quando partiamo?	el wakt usafir	ne vakit gidegeiz
andiamo più presto	nemsci	bunden clapuc guidelim
più adagio	keslan	javasc
è questa la strada di? (Gerusalemme Costantinopoli?)	min hone edderb ila? .(el Cods)	istambolun joli mi dir bu?
è a dritta?	fil jemin?	saga mi?
è a sinistra?	fil chi mal?	sola mi ghitmelu?

Italiano	Arabo	Turco
sempre dritto	togri	dogru dogruie
tornate indietro	eurgla ala kalf	
avete sbagliato strada	gulut an edderb	dogru joldé deil sliniz
vado a Saida (Smirne)	ana giai ila Saida	esmiré ghidiorim
vengo da Gerusalemme (Adrianopoli)	ana raih min Cods	edreneden gheliorim
sopra il monte	fac el gebel	
lungo il fiume	bi hadd en nahr	
in riva al mare	fi sciatt el bahr	
scendendo la valle	bil musul ilal vadi	
quanto è lontano fino a....	kem saa giugiad lahad...?	Bunden.... cadar catsc saat var.?
la strada è buona?	edderb taib?	jol colai mi dir?
è una via maestra	derb masciur	ulu jol dir
vi sono ladri?	giugiad serrakine, o harami	bu taraflarda kirsiz bulunur mi?
ho fame	ana ginau	isctcham var
ho sete	ana atscian	sousiz im
quanto costa?	kem isva?	buni catscia verersin?
una piastra	gurc vahad	bir gurucc
cinque piastre	besclik	besc gurucc
un megidi (22 piastre)	megidi	megidi
è caro	gali	pahalli dir
è troppo caro	gali ktir	
è buon mercato	rukiss, o mucc gali	ugiuz dir
non voglio pagare che....	bidfa ada fallat....	ziadeh veremem
non c'è nulla	mafisc	
vi saluto	marhabà	Sabahlar keir olsun
vi saluto di cuore	marhabden	akybetinis chair olsun (possa la vostra fine essere felice)
la pace sia con voi	salem aleikum	seadetlen
grazie	katacherek	eivallah





